रिपोर्टों की ओर दिलाया गया है जिनमें भारत के तीन मान चित्रों में शीर्ष भाग में जम्मू और कश्मीर राज्य को पृथक दिखाया गया है : और

(ख) क्या यह भी सच है कि अमरीका की कुछ सरकारी और गैर-सरकारी पत्रिकाओं में भारत के नक्शे से कश्मीर को गायब दिखाया जा रहा है ?

विदेश मंत्री (श्री इन्द्र कुमार गुजराल) : (क) जी हां । सरकार ने इस मामले को दृढ़ता से विश्व बैंक के साथ उठाया है । सरकार ने इस बात की आवश्यकता को सुनिश्चित करने के लिये कहा है कि विश्व बैंक की रिपोर्टों में दिये गये नक्शों में वही प्रणाली अपनाई जानी चाहिये जो संयुक्त राष्ट्र द्वारा अपनाई जा रही है । विश्व बैंक ने वाशिंगटन स्थित हमारे मिशन को सूचित किया है कि भविष्य में पूर्ण नक्शों का उपयोग किया जायेगा ।

(ख) जी हां । अमरीका की कुछ गैर-सरकारी पत्रिकाओं में भारत के नक्शे में काश्मीर को न दिखाये जाने से संबंधी मामले सरकार के ध्यान में लाये गये हैं । यह हमारी सामान्य नीति है कि ऐसे मामलों को संबंधित प्रकाशन संस्थानों के ध्यान में तुरन्त लाया जाये ताकि उन्हें भारत के नक्शे को सही रूप में प्रस्तुत करने के लिये राजी किया जा सके ।

Ramjanma Bhoomi Babri Masjid dispute

925. SHRI SHANTI TYAGI: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether the period of four months announced by the Prime Minister to find a solution to the Ramjanma Bhoomi-Babri Masjid dispute is ending in early June;

(b) if so, what steps Government have taken so far to resolve the dispute; and

(c) what steps Government propose to take in case no solution is found within the stipulated period?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI SUBODH KANT SAHAY): (a) to (c) In his appeal to the parties involved in the Ramjanma Bhoomi-Babri Masjid issue in February, 1990, the Prime Minister had indicated a broad time frame of four months for holding consultations with the connected groups to resolve the issue in a spirit of mutual accommodation by building a national consensus. With this in view, the Central Government constituted a Committee comprising Prof. Madhu Dandavate, Union Finance Minister, Shri George Fernandes, Union Railway Minister and Shri Mukhtar Anis, Health Minister of the Government of Uttar Pradesh. The Committee's work is in progress.

दिल्ली में निजी बसों के चलाने के लिये शर्तें

926. **श्री राम जेठमलानी :**
सरदार जगजीत सिंह अरोड़ा :

क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लगभग दो वर्ष पूर्व दिल्ली में दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारियों की हड़ताल के दौरान यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने के लिये निजी बसों को दिल्ली परिवहन निगम के अधीन चलाने की अनुमति दी गई थी ;

(ख) उस समय यह अनुमति किन-किन शर्तों के अधीन दी गई थी ;

(ग) यदि यह अनुमति स्थायी आधार पर नहीं थी, तो इन बसों को दिल्ली

में अब तक उन्हीं आधार पर चलाये जाने के क्या कारण हैं ; और

(घ) क्या सरकार भविष्य में इन बसों को चलाये रखने के लिये कुछ अन्य व्यवस्था का विचार रखती है, यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री के०पी० उन्नीकृष्णन) : (क) और (ख) दिल्ली में प्राइवेट बसें, दिल्ली परिवहन निगम के साथ एक प्रबंध के तहत 1978 से किलोमीटरेज स्कीम के अन्तर्गत चल रही हैं । स्कीम का एक अनिवार्य पहलु यह था कि स्कीम के अन्तर्गत चल रही प्रत्येक प्राइवेट बस में दिल्ली परिवहन निगम का एक कंडक्टर तैनात किया गया था और यात्रियों को लाने ले जाने से मिलने वाला सम्पूर्ण राजस्व भी दिल्ली परिवहन निगम में जमा कराया जाता था । जब दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारी 17-3-88 से हड़ताल पर चले गये तब यह प्रणाली निष्क्रिय हो गई । किलोमीटरेज स्कीम के तहत पहले लगाई गई प्राइवेट बसें हड़ताल के दौरान चलती रहीं । हड़ताल की स्थिति से निपटने और यात्रियों को राहत प्रदान करने की दृष्टि से दिल्ली परिवहन निगम प्राइवेट प्रचालकों को दिल्ली परिवहन निगम द्वारा जारी किये गये पासों को स्वीकार करने के लिये जिनके लिये दिल्ली परिवहन निगम द्वारा धन एकत्र किया गया था, प्रतिपूर्ति के रूप में 200 रु. प्रतिदिन भुगतान करने पर सहमत हो गया था । इसके अलावा वह प्राइवेट बसों के ड्राइवरों को 50/- ० प्रतिदिन प्रोत्साहन राशि का भुगतान करने पर भी सहमत हो गया था । इस प्रोत्साहन राशि का भुगतान 5-4-1988 से बन्द कर दिया गया था और रियायती पासों को स्वीकार करने के लिये प्रतिदिन दी जाने वाला प्रतिपूर्ति राशि को उसी तारीख से घटाकर जुलाई-अप्रैल और मई-जून की अवधि के लिये क्रमशः 86.50 रु. और 72.60 रु. कर दिया गया था ।

(ग) और (घ) कई वर्षों से दिल्ली परिवहन निगम दिल्ली का बढ़ रही परिवहन जरूरतों को पर्याप्त रूप से पूरा करने के उद्देश्य से अपनी सेवाओं को बढ़ाने के लिये किसी न किसी स्कीम के तहत प्राइवेट प्रचालकों को सहयोजित करता रहा है । वर्तमान व्यवस्था में प्राइवेट प्रचालकों की बसों को चलाये जाने की अनुमति दी जाती है जिनमें प्रचालक दिल्ली परिवहन निगम का किराया लेते हैं, और आय अपने पास रखते हैं । पासधारकों को लाने-ले जाने के लिये उन्हें, पासों की बिक्री से उनकी आय के हिस्से के संदर्भ में आकलित राशि का भुगतान किया जाता है । ये प्रचालक दिल्ली परिवहन निगम, द्वारा निर्धारित शिड्यूल के अनुसार बसें चलाते हैं । दिल्ली परिवहन निगम इन प्रचालकों पर नियंत्रण रखता है और देख-रेख करता है । जब कभी किसी अनियमितता का पता चलता है, तो दिल्ली परिवहन निगम न केवल प्राइवेट प्रचालकों को शिड्यूल के अनुसार प्रचालन सुनिश्चित करने के निर्देश देता है बल्कि अर्थदंड सहित सख्त कार्यवाई भी करता है जो अनियमितता के स्वरूप पर निर्भर करता है । मौजूदा व्यवस्था को बदलने के लिये इस समय सरकार के समक्ष कोई प्रस्ताव नहीं है ।

भारतीय दूतावासों में प्रयोग की जाने वाली राजभाषा

927. **श्री सत्य प्रकाश मालवीय** : क्या **विदेश** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेश स्थित भारतीय दूतावासों में राजभाषा हिन्दी के प्रयोग के संबंध में क्या व्यवस्था की गई है ; और

(ख) भारत सरकार इन दूतावासों से किस भाषा में पत्रव्यवहार करती है ?

विदेश मंत्री (श्री इन्द्र कुमार गुजराल) : (क) विदेश स्थित भारतीय मिशनों को समय-समय पर राजभाषा अधिनियम और उसके अन्तर्गत बनाए नियमों पर अमल करने के निदेश दिए गए हैं। विदेश स्थित राजदूतावासों/कौंसलावासों में हिन्दी के टाइपराइटर दिए गए हैं और बहुत से